



**Stadt Heidelberg**



**STADT MANNHEIM**<sup>2</sup>  
Der Oberbürgermeister



**Bewerbung  
zum bundesweiten Modellversuch  
„Innovative öffentliche  
Fahrradverleihsysteme“  
– Neue Mobilität in Städten**

**Auslober:** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Referat SW 24 Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr

**Projektträger:** Umweltbundesamt  
Referat I 3 1 Umwelt und Verkehr

**Bewerber:** Bewerberverbund der Städte Mannheim, Heidelberg und der Rhein-  
Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Heidelberg, 17. Juni 2009

---

---

## 1. Bewerbung

### 1.1 Bewerber

Die Bewerbung aus der Metropolregion Rhein-Neckar wird getragen von Heidelberg und Mannheim als den beiden größten Städten der Region und von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) als wichtigstem ÖPNV-Anbieter der Region.

- Stadt Heidelberg (Ansprechpartner für den Auslober)  
Amt für Verkehrsmanagement, Gaisbergstraße 7-9, 69115 Heidelberg  
Ansprechpartner: Herr Frank Zimmermann
- Stadt Mannheim  
FB Städtebau, Collinstraße 1, 68161 Mannheim  
Ansprechpartnerin: Frau Ulrike Kleemann
- Rhein-Neckar-Verkehr GmbH  
Abteilung Marketing und Qualitätsmanagement, Bergheimer Straße 155, 69115 Heidelberg  
Ansprechpartner: Herr Thomas Czech

Mit den folgenden zehn Projektpartnern sind alle relevanten Kompetenzen zur erfolgreichen Realisierung des Fahrradverleihsystems in der Metropolregion Rhein-Neckar vereint: die Stadt Ludwigs- hafen als dritte Großstadt der Region, der Radhof Bergheim und die BIOTOPIA gGmbH als erfahrene Dienstleister rund ums Fahrrad, die Stadtmobil Rhein-Neckar AG als langjähriger und innovativer Anbieter von CarSharing, der Ökostadt Rhein-Neckar e.V. und der VCD-Kreisverband Rhein-Neckar als kompetente und engagierte NGO's, die umwelt.plus.karte als eingeführte regionale „Nachhaltig- keitsmarke“ und schließlich die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH als regionaler Mobilitätsdienst- leister im Öffentlichen Verkehr sowie die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH als Trägerin und Pro- tagonistin der Regionsentwicklung.

- Radhof Bergheim/Verein zur beruflichen Integration und Qualifizierung e.V. (Vbl)  
Alte Eppelheimer Straße 38, 69115 Heidelberg  
Ansprechpartner: Herr Jörg Schmidt-Rohr
- BIOTOPIA Arbeitsförderungsbetriebe Mannheim gGmbH  
Friedrich-Ebert-Str. 83, 68167 Mannheim  
Ansprechpartner: Herr Uwe Gangnus
- Ökostadt Rhein-Neckar e.V.  
Postfach 11 02 36, 69071 Heidelberg  
Ansprechpartnerin: Frau Doris Hermann
- Stadtmobil Rhein-Neckar AG  
Viktoriastraße 12, 68165 Mannheim  
Ansprechpartner: Herr Stefan Küppers
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)  
B 1, 3-5, 68159 Mannheim  
Ansprechpartner: Herr Werner Schreiner
- Verkehrsclub Deutschland KV Rhein-Neckar e.V. (VCD)  
Hauptstraße 42, 69117 Heidelberg  
Ansprechpartner: Herr Ingolf Hetzel

- Stadt Ludwigshafen  
Bereich Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, Postfach 21 12 25, 67012 Ludwigshafen  
Ansprechpartner: Herr Thomas Lappe
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)  
Kreisverband Mannheim, Tannhäuserring 54, 68199 Mannheim  
Ansprechpartner: Gerd Hüttmann  
Kreisverband Rhein-Neckar/Heidelberg, Kurfürsten-Anlage 62, 69115 Heidelberg  
Ansprechpartner: Michael Fröhlich
- Metropolregion Rhein-Neckar GmbH  
N 7, 5 -6, 68161 Mannheim  
Ansprechpartner: Herr Stefan Dallinger
- umwelt.plus.karte  
Wolf Verlag GmbH, Hostackerweg 21, 69198 Schriesheim  
Ansprechpartner: Herr Christian Wolf

## 1.2 Rahmenbedingungen

### 1.2.1 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Das Modellgebiet umfasst über kommunale Grenzen hinweg die gesamte Metropolregion Rhein-Neckar. Die Städte Heidelberg und Mannheim mit ihrem jeweiligen Umland werden Schwerpunkte des Modellversuchs bilden.

Auf **regionaler Ebene** ist die Formulierung verkehrspolitischer Ziele und Strategien derzeit erst in Arbeit: voraussichtlich bis 2010 wird der „Integrierte Regionalverkehrsplan Rhein-Neckar“ durch den Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) entwickelt. Die Grundzüge dieses Plans sind im 2006 verabschiedeten Strategiepapier des Verbandes<sup>1</sup> enthalten: „Hauptziel eines ‚Integrierten Regionalverkehrsplans Rhein-Neckar‘ ist die Schaffung bzw. Sicherung einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Rhein-Neckar und zur Verbesserung der Wohnstandort- und Lebensqualität.“ Behandelt werden in dem Plan u.a. die Beeinflussung des Modal Split, ein regionales Radwegenetz und Umweltaspekte wie Luftreinhaltung und Lärminderung.

Der Stadtentwicklungsplan 2015 der **Stadt Heidelberg**<sup>2</sup> räumt im Zielbereich Mobilität der Förderung eines barrierefreien ÖPNV und der sonstigen umweltfreundlichen Bewegungsarten Vorrang ein. Zentrale Strategien sind u.a. die Reduzierung des privaten Autoverkehrs, die Förderung ökologischer und sozial verträglicher Mobilitätsformen, die Entkopplung von Mobilität und Kfz-Verkehr und eine Stadt der kurzen Wege. Die Stadt Heidelberg möchte einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern, das heißt eine Mobilität,

- die die Umweltbelastungen reduziert,
- die Freiräume schafft und erhält,
- Räume für städtisches Leben wiederherstellt, bei der die einzelnen Verkehrsarten gleichberechtigt sind,

<sup>1</sup> Verband Region Rhein-Neckar: Strategiepapier, Mannheim 2006, [http://www.vrrn.de/fileadmin/Subportal-VRRN-Redaktion/documents/PDF/Sonstiges/Strategiepapier\\_VRRN.pdf](http://www.vrrn.de/fileadmin/Subportal-VRRN-Redaktion/documents/PDF/Sonstiges/Strategiepapier_VRRN.pdf)

<sup>2</sup> Stadt Heidelberg: Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 – Leitlinien und Ziele, Heidelberg 2006, [http://ww2.heidelberg.de/Perspektive/download/STEP\\_2015.pdf](http://ww2.heidelberg.de/Perspektive/download/STEP_2015.pdf)

- 
- die allen gleiche Mobilitätschancen einräumt und die besondere Situation mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt,
  - die Gefährdungen und Beeinträchtigungen verringert.

Grundlage der Verkehrspolitik der **Stadt Mannheim** ist der Verkehrsentwicklungsplan von 1995. Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans sind integriert, das heißt sie stehen in engem Wechselbezug zueinander und zeigen Lösungswege auf, wie neben der zielgerichteten Ausnutzung der Straßeninfrastruktur alternative Verkehrsmittel stärker zu fördern sind (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger). Gleichrangige Zielsetzung ist, sowohl die Lebens- und Umweltqualität Mannheims zu verbessern als auch die Wirtschaftskraft der Stadt zu erhalten und zu stärken.

In der praktischen Umsetzung und Weiterentwicklung des VEP hat der Radverkehr zunehmenden Stellenwert bekommen. Davon zeugen u.a. das im Februar 2009 beschlossene Rahmenkonzept Abstellanlagen und das Klimaschutzkonzept mit einer Säule Radverkehr.

Die regionalen und lokalen Zielvorstellungen werden unterstützt durch das Leitbild der **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**, die sich zu einem nachhaltigen Mobilitätsbegriff bekennt und den ÖPNV ausdrücklich als Teil des Umweltverbundes mit Fahrrad und Fuß versteht, der als Ganzes eine Mobilität ohne eigenen Pkw ermöglichen soll.

Der Modellversuch trifft insbesondere auf regionaler Ebene auf eine Phase, in der verkehrspolitische Weichenstellungen vorgenommen werden. Er kann auf einer klaren Orientierung in Richtung des Umweltverbundes aufbauen und zugleich diese Orientierung stützen und stärken.

### 1.2.2 Verkehrliche Situation

Verkehrsnetz und Verkehrsangebot in der rund 5.600 km<sup>2</sup> großen Metropolregion Rhein-Neckar und in den zugehörigen Kommunen sind geprägt von den hohen Mobilitätserfordernissen eines Ballungsraums mit knapp 2,4 Mio. Einwohnern (Heidelberg: ca. 145.000 EW, 109 km<sup>2</sup>; Mannheim: ca. 310.000 EW, 145 km<sup>2</sup>). Nach der Phase der autoorientierten Verkehrsentwicklung in den 1960er und 1970er Jahren liegen in vielen Teilregionen und Städten die Entwicklungsschwerpunkte seit Jahren deutlich beim Umweltverbund.

Regionales Rückgrat des **Öffentlichen Verkehrs** ist seit 2003 die S-Bahn Rhein-Neckar. Vier Linien auf einem 290 km langen Netz in attraktivem Fahrplan und mit modernen Stationen und Fahrzeugen haben zu Fahrgastzuwächsen von über 30% geführt. Im Ballungskern wird das Bahnsystem ergänzt durch Straßenbahnlinien von insgesamt über 300 km Länge, die die Großstädte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen mit einem dichten Netz erschließen und sie mit Überlandlinien untereinander sowie mit der Pfalz und der Bergstraße verbinden.

Mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurde 1989 ein einheitliches Tarifsystem in der Region eingeführt. Die Fahrgastzahlen sind seitdem um 130% gestiegen. Das Tarifangebot des VRN zeichnet sich durch seine starke Zielgruppenorientierung aus. Mit einem Zeitkartenanteil an allen Fahrten von über 90% erreicht der Verbund eine außerordentlich hohe Kundenbindung.

Die Bedingungen für den **Radverkehr** sind innerhalb der Region naturgemäß sehr heterogen. Die topographischen Verhältnisse sind in der Rheinebene und damit im Kern der Region außerordentlich günstig. In Odenwald, Kraichgau und an der Haardt herrscht dagegen ein bewegtes Relief vor, das auch in die östlichen Stadtteile Heidelbergs reicht.

Die Großstädte verfügen bereits über ausgedehnte und eng vermaschte Radverkehrsnetze, die noch weiter ausgebaut werden. Das Radwegenetz in Heidelberg umfasst rund 120 km, in Mannheim rund 250 km. In Heidelberg gibt es an ÖPNV-Stationen und öffentlichen Einrichtungen insgesamt etwa 4.500 Fahrradstellplätze. Einbahnstraßen, die die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen (z.B. ausreichende Breite), sind für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, soweit dies von der Radver-

---

kehrnetz Betrachtung her sinnvoll ist. Mannheim verfügt allein in der Innenstadt – den ‚Quadraten‘ – über 900 öffentliche Abstellmöglichkeiten sowie die landesweit erste Fahrradstation mit 800 Plätzen am Hauptbahnhof. 42 % der Einbahnstraßen sind für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, zuletzt wurden 119 Straßenabschnitte in den Quadraten geöffnet.

Die Städte und Gemeinden in der Region sind durch regionale, bislang vorrangig auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtete Radwege miteinander verbunden. Ein Internet-Radroutenplaner ermöglicht seit April 2009 die Planung attraktiver Radrouten in der Metropolregion.

**Fahrradverleih** wird punktuell an den Hauptbahnhöfen in Mannheim (Betreiber DB Rent und Biotopia) und in Heidelberg (Betreiber DB Rent und Radhof Bergheim) sowie in der Heidelberger Innenstadt (Betreiber Radhof Bergheim) angeboten. Ferner verleihen einzelne Fahrradhändler und Hotels – z.T. in Zusammenarbeit mit den lokalen Fahrradverleih-Betreibern – Fahrräder. Als System können diese isolierten Angebote nicht bezeichnet werden. Biotopia und Radhof Bergheim bringen ihr bestehendes Angebot und ihr Know-how in das Modellprojekt ein.

Zur **Verknüpfung von Fahrrad und ÖV** bestehen verschiedene Angebote. Die kostenlose Fahrradmitnahme ist in S-Bahnen und Regionalzügen montags bis freitags ab 9 Uhr und an Wochenenden ganztags möglich, in sonstigen Verkehrsmitteln in der Regel abends und am Wochenende.

Bike+Ride-Anlagen bestehen an nahezu allen S-Bahn-Haltestellen in der Region. Die Hauptbahnhöfe in Heidelberg und Mannheim verfügen über große Fahrradstationen bzw. Abstellanlagen, denen auch fahrradbezogene Services (Reparatur, Ersatzteilverkauf, Verleih) angegliedert sind. Auch an vielen Straßenbahnhaltestellen in den Großstädten und in der Region bestehen Bike+Ride-Angebote. Allein in Mannheim gibt es 46 Bike+Ride-Anlagen mit ca. 860 Stellplätzen. In Heidelberg stehen an sechs S-Bahn-Stationen und an 14 Straßenbahnhaltestellen zusammen 670 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Mit einem breiten **CarSharing-Angebot** von 170 Fahrzeugen an 90 Standorten nimmt das Auto-teilen einen festen Platz in der Mobilitätslandschaft der Metropolregion Rhein-Neckar ein. Einen räumlichen Schwerpunkt bilden mit 62 Standorten die Städte Heidelberg und Mannheim, doch auch in 14 Klein- und Mittelstädten wie Dossenheim, Speyer und Worms hat sich CarSharing etabliert. Die Buchung und Reservierung der Fahrzeuge erfolgt über eine elektronische Plattform per Telefon oder Internet. Mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar bestehen wechselseitige Tarifvergünstigungen: für Zeitkarteninhaber sind Anmeldung und Kautionszahlung für CarSharing ermäßigt, umgekehrt erhalten CarSharing-Nutzer günstigere Jahreskarten im VRN.

Zum **Modal Split** in der Metropolregion Rhein-Neckar liegen aus verschiedenen Untersuchungen Erkenntnisse unterschiedlichen Alters und methodisch unterschiedlicher Qualität vor (vgl. Abbildung 1). Wenngleich die vorliegenden Daten im Detail nicht immer stimmig sind, kann doch insgesamt von einem Weiteanteil des Radverkehrs in der Region in der Größenordnung von 15% bis 25% ausgegangen werden. Während das Fahrrad in den Großstädten Alltagsverkehrsmittel für alle Zwecke ist, hat es in peripheren Regionen im Freizeitverkehr seinen höchsten Stellenwert. Die Rolle der Topographie wird am Vergleich des (hügeligen) Neckar-Odenwald-Kreises mit dem (ebenen) Rhein-Pfalz-Kreis deutlich.

	Heidelberg 2001 <sup>3</sup>		Mannheim 2008 <sup>4</sup>	Metropolregion Rhein-Neckar 2007 <sup>5</sup>					
	Alle	Freizeit	Binnen- verkehr	Bsp. Neckar-Odenwald-Kreis			Bsp. Rhein-Pfalz-Kreis		
				Arbeit	Einkauf	Freizeit	Arbeit	Einkauf	Freizeit
MIV	28,8%	42,7%	35%	73,2%	70,0%	39,4%	72,3%	37,3%	23,8%
ÖPNV	32,7%	23,7%	16%	8,4%	2,9%	2,7%	12,7%	1,4%	1,6%
<b>Fahrrad</b>	<b>23,6%</b>	<b>18,8%</b>	<b>15%</b>	<b>6,9%</b>	<b>8,4%</b>	<b>19,8%</b>	<b>10,0%</b>	<b>27,7%</b>	<b>41,6%</b>
Zu Fuß	14,3%	9,0%	34%	11,5%	18,7%	38,0%	4,9%	33,6%	33,1%

**Abbildung 1: Modal-Split-Werte in Metropolregion Rhein-Neckar**

### 1.2.3 Besonderheiten lokaler Radverkehrskultur und –politik

Im Modellgebiet Metropolregion Rhein-Neckar und insbesondere in den beiden Großstädten Heidelberg und Mannheim gibt es – in jüngerer Zeit verstärkt – eine Vielzahl praktischer und erfolgreicher Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs.

Bereits seit Verabschiedung des bundesweit beachteten Verkehrsentwicklungsplans 1994 genießt die Radverkehrsförderung in **Heidelberg** einen hohen Stellenwert. Ihr Erfolg zeigt sich in einem hohen Radverkehrsanteil von über 20% an allen Wegen der Heidelbergerinnen und Heidelberger. Zentrale Maßnahmen der letzten Jahre waren der Auf- und Ausbau des Radverkehrsnetzes in der Stadt, die Beschilderung der innerörtlichen und überregionalen Fahrradrouten sowie der Bau überdachter Bike+Ride-Anlagen an den neuen S-Bahnhöfen in Heidelberg. Die Qualität der Planung wird dabei durch verwaltungsinterne „Planungshinweise für die Radverkehrsplanung in Heidelberg“ gesichert. Dabei handelt es sich um Empfehlungen für die Planung neuer sowie für die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen. Themen sind u.a. die Oberflächengestaltung, die Qualität von Abstellanlagen sowie die Radwegführung (z.B. auch in Einbahnstraßen an Haltestellen und bei Sackgassen). Ferner setzen die „Leitlinien kinderfreundliche Verkehrsplanung“ auch im Radverkehr besondere Akzente bei der familienfreundlichen Gestaltung des Verkehrssystems. In den letzten Jahren lagen Schwerpunkte bei Verbesserungen der Radwegführung entlang neuer bzw. sanierter Straßenbahntrassen, bei der Schaffung von Abstellanlagen sowie bei der Beschilderung. Die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr bewegen sich zwischen 255 TSD € im Jahr 2005 und 1.625 TSD € im Jahr 2009.

Mit den Sektoren Service und Marketing liegen unter anderem vom „Radhof Bergheim“ sowie aus der Fahrrad- und Servicestation „Bike im Bahnhof“ (Fahrradreparatur, -reinigung und –verleih) Erfahrungen vor. Die beiden in zentraler Lage in Heidelberg liegenden Standorte werden vom Verein zur beruflichen Integration und Qualifizierung (Vbi), einem gemeinnützigen sozialen Dienstleister und Beschäftigungsträger betrieben. Der Verleih ist ein wichtiger, inzwischen gut funktionierender Baustein im Gesamtkonzept der Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten, bei dem auch gleichzeitig langzeitarbeitslose Menschen qualifiziert und integriert werden. Die genannten Projekte sind zugleich Beispiele für die gut funktionierende Kooperation zwischen den städtischen Ämtern und externen Partnern wie dem ADFC, dem Vbi als Betreiber von „Bike im Bahnhof“ und „Radhof Bergheim“, aber auch anderen Partnern wie dem VCD Rhein-Neckar und Stadtmobil Rhein-Neckar (Car-

<sup>3</sup> Stadt Heidelberg: Mobilität in Heidelberg – Studie zur Verkehrssituation in Heidelberg, Mai 2001, <http://www.heidelberg.de/servlet/PB/menu/1117399/index.html>

<sup>4</sup> System repräsentativer Verkehrsbefragungen, vorläufige Ergebnisse; vollständige Ergebnisse werden Ende Juni 2009 erwartet.

<sup>5</sup> Metropolregion Rhein-Neckar GmbH: Bürgermonitoring der Metropolregion Rhein-Neckar - Datenbericht der Hauptbefragung für den Verband Region Rhein-Neckar, November 2007

---

Sharing). In der vier mal pro Jahr tagenden „AG Rad“ sind die externen Radverkehrsinitiativen in die Planungen eingebunden.

Seit November 2008 baut die Stadt Heidelberg beim Amt für Verkehrsmanagement ein kommunales Mobilitätsmanagement auf. Ziel ist es, bestehende Ansätze in diesem Bereich zu bündeln und den Bereich sukzessive auszubauen. Damit gehört Heidelberg mit zu den ersten Städten, die die kommunale Aufgabenstellung in dem immer wichtiger werdenden Aufgabenfeld des Mobilitätsmanagements erkennen und umsetzen. Erste Schwerpunkte sind ein "Mobilitätsmanagement für Familien" (aufbauend auf jahrelange Erfahrungen im Bereich "Kinder und Verkehr") sowie kommunale und regionale Projekte zur Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs.

In **Mannheim** hat das Fahrrad eine besondere Bedeutung: Hier erfand Freiherr von Drais im Jahr 1817 das Laufrad-Prinzip und damit den Vorläufer des Fahrrads. Hier wurde 1997 landesweit das erste Fahrrad-Parkhaus mit 800 Stellplätzen in Betrieb genommen. Mannheim bietet aufgrund seiner flachen Topografie und des milden Klimas beste Bedingungen.

Die Entwicklung Mannheims als „fahrradfreundliche Stadt“ ist fester Bestandteil des breit angelegten lokalen Klimaschutz-Konzeptes. Der Oberbürgermeister möchte den Anteil des Radverkehrs in der Stadt verdoppeln. Vor diesem Hintergrund wird gerade mit Hilfe des BYPAD- (Bicycle-Policy-Audit) Verfahrens eine Standortbestimmung der städtischen Radverkehrspolitik vorgenommen, um die Radverkehrsförderung im System voranzutreiben.

Unter dem Namen „Rad im Quadrat“ haben sich die radinteressierten Akteure und Verbände unter Regie der Stadt zu einem Netzwerk zusammengeschlossen. Eine eigene Internetseite ([www.rad-im-quadrat.de](http://www.rad-im-quadrat.de)) informiert zum Radfahren in Mannheim. Mit der Einführung einer „Abwrackprämie für Fahrräder“ hat Mannheim als Fahrradstadt bundesweite Aufmerksamkeit erhalten. Mit einer sympathischen Plakatserie „Mit dem Rad zu Musik/Arbeit /Uni/Markt“ will die Stadt zum Umsatteln bewegen.

Die Stadt Mannheim hat eine Lokal-Konferenz zur Fahrradförderung durchgeführt und bei über 40 Firmen die ADFC-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beworben. Im Verbund mit Heidelberg und den umliegenden Gemeinden richtet die Stadt einmal jährlich das Fahrrad-Großereignis „Lebendiger Neckar“ aus. Für den 225. Geburtstag von Freiherr Drais im kommenden Jahr sind weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen für den Radverkehr geplant. Mannheim engagiert sich in der überregionalen Radverkehrsförderung, z. B. im neuen landesweiten Zusammenschluss „fahrradfreundliche Städte“. Mit dem ÖPNV ist ein überregional vorbildliches Bike+Ride-Konzept mit Abstellanlagen an den Haltestellen entwickelt worden.

In den Jahren 2004-2007 standen Haushaltsmittel für den Fahrradverkehr in Mannheim in Höhe von nur 100.000 €/Jahr zur Verfügung. In diesem Zeitraum wurden weitere finanzielle Mittel, durchschnittlich in Höhe von 15.000 €, außerhalb des Radwegeprogramms zur Verfügung gestellt (insgesamt ca. 0,37 € pro Einwohner und Jahr). Im Jahr 2008 konnte wieder mehr Geld in den Ausbau und die Pflege von Radverkehrsanlagen investiert werden (250.000 €, zuzüglich 150.000 € aus anderen Kassen; 1,29 € pro Einwohner und Jahr). Die für das Jahr 2009 bereit gestellten 500.000 € entsprechen 1,61 € pro Einwohner und Jahr. Damit ist insgesamt mehr als eine Vervierfachung gegenüber 2004-2007 erreicht worden.

Aktivitäten zur **Radverkehrsförderung auf regionaler Ebene** reifen mit dem Zusammenwachsen der noch jungen Region in den letzten Jahren erst heran. Als erfolgreiche regionale Elemente der Radverkehrsförderung sind insbesondere die flächendeckende Ausstattung des S-Bahn-Netzes mit Bike+Ride-Anlagen sowie die fahrradfreundlichen Mitnahmeregelungen im VRN zu nennen.

Der ADFC hat in den letzten Jahren ca. 40 Betriebe bei der Aktion "Mit dem Fahrrad zur Arbeit" begleitet. Das Projekt "Wirtschaft-in-Bewegung" hat seit 2001 drei bundesweite Kongresse in der Region abgehalten, mit dem Fokus auf betriebliches Mobilitätsmanagement unter besonderer Berücksichtigung

---

sichtigung des Fahrrades. Strategien des Mobilitätsmanagements haben in der Region eine Tradition, die bis in die 1990er Jahre zurückreicht. Aktuell werden die Mobilitätsmanagement-Aktivitäten unter dem Dach eines regionalen Netzwerks im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient.mobil“ des Bundesumweltministeriums gebündelt.

Als jüngste regionale Radverkehrsaktivität ist der Start eines Internet-Radrouterplaners zu nennen.

Auf regionaler Ebene sind Mannheim und Heidelberg seit einigen Jahren im Netzwerk "Radverkehrsplaner Rhein-Main-Neckar" aktiv. Dieser Zusammenschluss von Radverkehrsbeauftragten und Verkehrsplanern meist größerer Städte aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen trifft sich ca. vier Mal im Jahr in verschiedenen Städten, um sich über Radverkehrsthemen auszutauschen und sich gegenseitig zu beraten.

Auf **Landesebene** hat Baden-Württemberg sich das Ziel gesetzt, Fahrradland Nr. 1 zu werden. Verkehrsstaatssekretär Rudolf Köberle hatte im November 2006 einen "Runden Tisch Radverkehr" ins Leben gerufen, in dem verschiedene Akteure aus Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung gemeinsam Handlungsempfehlungen entwickelten, die im Dezember 2008 veröffentlicht wurden. Hieran hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH als einziges Nahverkehrsunternehmen mitgewirkt.

Zurzeit wird unter anderem die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens vorbereitet. Die Stadt Mannheim ist an den Vorbereitungen zur Gründung der AGFK als Verein und der Ausarbeitung der weiteren Modalitäten gemeinsam mit 15 weiteren Kommunen beteiligt und strebt nach der Gründung des Netzwerkes eine Mitgliedschaft an. Auch die Stadt Heidelberg plant, sich dann in diesem Zusammenschluss radverkehrsfreundlicher Städte zu engagieren.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann in den Städten wie auch auf regionaler Ebene die aktuelle Dynamik des Themas Radverkehrsförderung nutzen und ihr zugleich als Beispielprojekt zu weiterer Durchdringung in Politik und Öffentlichkeit verhelfen.

#### **1.2.4 Zuständigkeiten**

##### **ÖPNV**

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gliedert sich in einen öffentlich-rechtlichen Teil, in dem Bundesländer, Landkreise und kreisfreie Städte vertreten und im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN AÖR) organisiert sind, und einen Unternehmensteil, in dem Verkehrsunternehmen in der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) organisiert sind.

Der öffentlich-rechtliche Teil ZRN AÖR ist für die hoheitlichen Aufgaben im Nahverkehr im Sinne der ÖPNV-Gesetze der Länder zuständig. So legt er beispielsweise Qualitätsstandards für die Verkehrssicherheit oder verkehrspolitische Leitlinien fest, gibt einen Rahmen für die Nahverkehrspläne der kommunalen Mitglieder vor und koordiniert die Nahverkehrspläne. Zur Erfüllung dieser Funktion hat der ZRN die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) gegründet und dieser die Durchführung der operativen Aufgaben übertragen. Die VRN GmbH unterstützt die Aufgabenträger als Dienstleister dabei, den Nahverkehr und das Bedienungsangebot zu konzipieren und zu verbessern. Sie entwirft dazu Nahverkehrspläne, arbeitet nach Absprache einzelne Pläne detailliert aus und stimmt die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln aufeinander ab. Die VRN GmbH koordiniert das Leistungsangebot des Verbundverkehrs. Sie informiert über die Angebote des Verbundverkehrs durch Veröffentlichung des Verbundfahrplans und betreibt im Auftrag und in enger Abstimmung mit der VRN GmbH Verbundmarketing sowie Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Verbundverkehr.



---

Der Unternehmensteil URN GmbH nimmt die Interessen von ca. 60 Verkehrsunternehmen in Verbundfragen wahr. Die URN GmbH stellt den Verbundtarif auf und bildet ihn fort. Sie entscheidet über Tarifänderungen. Sie erstellt Standards für ein einheitliches Verkaufs- und Bedienungssystem für den Verbundverkehr und entscheidet über die Grundsätze und Regelungen zur Entwicklung, Fortbildung oder Änderung der Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen.

VRN GmbH und URN GmbH stehen gleichberechtigt nebeneinander. Ihre gemeinsame Aufgabe ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Verbundgebiet attraktiv zu gestalten.

VRN GmbH und URN GmbH arbeiten eng zusammen. Die Rechte und Pflichten der beiden Unternehmen sowie die Inhalte und die Form der Zusammenarbeit regelt ein zwischen beiden Unternehmen geschlossener Kooperations- und Dienstleistungsvertrag.

Die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) ist gemeinsame Tochter der kommunalen Verkehrsbetriebe der drei Oberzentren Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim sowie zwei nichtbundeseigener Eisenbahnen, die die Metropolregion Rhein-Neckar zwischen den Oberzentren und dem Pfälzer Wald erschließen. Im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe ist die RNV mit der Organisation und Durchführung der innerstädtischen Verkehrsleistung betraut. Sie betreibt die Stadt- und Straßenbahnlinien, zwei-meterspurige Eisenbahnlinien sowie die Omnibuslinien in den Oberzentren der Metropolregion Rhein-Neckar.

### **Radverkehr**

Im Radverkehr besteht in der Metropolregion Rhein-Neckar der klassische Aufbau der Zuständigkeiten für Straßenplanung, -bau und -unterhaltung mit spezifischen Ausprägungen in den drei beteiligten Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz. Für Planung, Bau und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Dies sind Bund, Land oder Gemeinden entsprechend den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes und der Straßengesetze der Länder. Analoge Zuständigkeitsverteilungen gelten für die Straßenverkehrsbehörden. Eine Darstellung der verwaltungsinternen Zuständigkeitsverteilungen in allen für Leihstationen in Frage kommenden Kommunen in der Region würde den Rahmen dieser Darstellung sprengen.

#### **1.2.5 Vorarbeiten und Synergien**

Aufgrund der – gemessen am Projektumfang – kurzen Bewerbungsfrist und der Komplexität des Projekts, die sich aus dem Anspruch ergibt, die Region und damit eine Vielzahl von Akteuren zu integrieren, gibt es noch keine einschlägigen Vorarbeiten. Vielmehr ist die Ausplanung des regionalen Fahrradverleihsystems auf Basis des nachfolgend dargestellten Konzepts Gegenstand des Modellversuchs.

Gleichwohl wird das regionale Fahrradverleihsystem auf vorhandene Erfahrungen und Angebote zurückgreifen und auf diese Weise Synergien mit bestehenden Systemen und Angeboten nutzen:

- Erfahrungen mit dem Fahrradverleih „Rad im Quadrat“ des Biotopia e.V., bei dem in einem mehrjährigen Modellversuch von 1992 an bis zu 200 Fahrräder an verschiedenen Orten in der Innenstadt zum kostenlosen Verleih nach dem „Einkaufswagen-Pfand“-Prinzip zur Verfügung standen.
- Erfahrungen des Biotopia e.V. und im Radhof Bergheim mit dem stationären Fahrradverleih an personell besetzten Leihstationen einschließlich Wartung und Instandsetzung von Fahrrädern.
- CarSharing Buchungs- und Dispositionssystem sowie Vertriebssystem, Tarifierung und Stationsnetz der Stadtmobil Rhein-Neckar AG.
- Bike+Ride-Anlagen im ÖPNV-Netz der RNV GmbH bzw. an den Haltestellen der Städte Heidelberg und Mannheim.

---

## 1.3 Beschreibung des projektierten Fahrradverleihsystems

### 1.3.1 Allgemeine Beschreibung

Das künftige Fahrradverleihsystem der Metropolregion Rhein-Neckar soll als regionsweit einheitliches Mobilitätsprodukt den Öffentlichen Verkehr ergänzen und den Bürgerinnen und Bürgern eine multimodale Mobilität ohne eigenes Auto erleichtern. Einsatzfelder für Leihfahrräder erscheinen vor allem dann gegeben, wenn der ÖV am Zielort keine hohe Taktung besitzt, wenn kein Anschluss mehr besteht, oder wenn das Umland nicht gut angeschlossen ist. Zielgruppen sind insbesondere Freizeit- und Gelegenheitsverkehr. Die Verknüpfung mit dem Berufsverkehr ist im Zusammenhang mit laufenden Aktivitäten des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu prüfen.

Das System soll an bewährte, bestehende Strukturen anknüpfen und auf diese Weise von Beginn an voll in das regionale Mobilitätsangebot integriert werden:

#### Räumliche Verknüpfung

Die Leihstationen sollen an zwei Standorttypen eingerichtet werden: an Haltepunkten des Regionalverkehrs<sup>6</sup> und der Straßenbahnen sowie in Verknüpfung mit CarSharing-Stationen.

Regionalverkehrs- und Straßenbahn-Haltepunkte sind prädestinierte Standorte für Leihstationen, wenn der Mittelbereich um den Haltepunkt (ca. 2 bis 5 km) nur unzureichend mit dem lokalen ÖV erschlossen ist und/oder wenn der Haltepunkt in einer touristisch attraktiven Teilregion liegt (z.B. an der Bergstraße und an der Haardt, den beliebten Ausflugszielen an den Rändern der Rheinebene). In Kombination können schnelle Schienen-Verkehrsmittel und Leihfahrrad auf vielen Relationen konkurrenzfähig mit dem Pkw sein. Die bestehenden Bike+Ride-Anlagen an den Regionalverkehrs- und Straßenbahn-Haltepunkten bieten durch Erweiterung oder Teil-Mitnutzung Raum für Leihstationen und sind als „Mobilitätsorte“ bereits städtebaulich integriert.

CarSharing-Stationen eignen sich vor allem außerhalb der Kernstädte als Fahrrad-Leihstationen, wo die überwiegend radial strukturierten ÖPNV-Netze eine tangential orientierte Verkehrsnachfrage nur unzureichend befriedigen können. Auch die CarSharing-Stationen sind bereits „Mobilitätsorte“ und bieten Raum für die Ergänzung durch Fahrrad-Leihstationen. Die städtebauliche Integration ist im Einzelfall zu prüfen.

#### Tarifliche Verknüpfung

Eine Verknüpfung mit dem VRN-Tarif, orientiert an bestehenden Tarifkombinationen zwischen ÖPNV und CarSharing (JobTicket, Jahreskarte), wird ausgearbeitet. Hier kann sich das Fahrradverleihsystem auf den mit über 90% außerordentlich hohen Anteil von Zeitkartenkunden stützen.

Das Fahrradverleihsystem soll tariflich auch in die CarSharing-Tarife der Stadtmobil Rhein-Neckar AG einbezogen werden. Ferner wird es Bestandteil der umwelt.plus.karte, eines regionalen Kundenbindungssystems für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen.

#### Organisatorische Verknüpfung

Mit dem bestehenden CarSharing-Buchungssystem der Stadtmobil Rhein-Neckar AG existiert bereits ein etabliertes und praxisbewährtes Buchungs- und Dispositionssystem, das auf einfache Weise um Fahrradverleih-Komponenten erweitert werden kann.

Die Kooperationspartner Biotopia und Radhof Bergheim verfügen über das Know-how und über die erforderliche Infrastruktur zur Wartung und Pflege der Leihfahrräder.

---

<sup>6</sup> Unter Regionalverkehr sind in erster Linie die S-Bahnen sowie das elektrisch betriebene Netz Nichtbundeseigener Eisenbahnen zu verstehen.

---

Durch diese drei Verknüpfungspunkte eignet sich das System gut als Vorbild für andere Städte, da in vielen Regionen ähnliche Voraussetzungen gegeben sind.

Die Auswahl und Ausarbeitung der Standorte, der Tarifstruktur und der anbieter- und kundenseitigen Geschäftsprozesse einschließlich der Trägerschaft ist Gegenstand des Projekts selbst und damit – im Rahmen der dargestellten Grundidee – flexibel gestaltbar. Im Rahmen des Projekts wird auch geprüft, für welche Zielgruppen und unter welchen tariflichen und organisatorischen Konditionen über klassische Damen-/Herrenräder hinaus auch weitere Fahrradtypen angeboten werden sollten.

Die bisherigen Überlegungen zur Tarifgestaltung umfassen folgende Aspekte:

- Fahrradverleih ist in Verbindung mit a) VRN-Zeitkarte (Halbjahres- oder Jahreskarte), mit b) CarSharing-Mitgliedschaft oder aber c) isoliert möglich. Im Fall c) ist ein einmaliger Mitgliedbeitrag und eine Kautions analog CarSharing fällig.
- Es sind unterschiedliche Fahrradverleih-Tarife für die Freizeit- bzw. die Alltagszielgruppe oder für Werktag und Wochenenden zu prüfen. Für Freizeit/Wochenende erscheint ein zeitdegressiver Tarif sinnvoll, für Alltag/Werktag ein zeitprogressiver.

### **1.3.2 Sachinvestitionen**

Sachinvestitionen sind im Wesentlichen erforderlich für die Fahrräder sowie für Abstellanlagen an den Leihstationen.

Wie oben bereits ausgeführt muss angesichts der Kürze der Bewerbungsfrist und der Komplexität eines ausdrücklich regional angelegten Projekts die Auswahl und Bepanung der Standorte und die Bestimmung der erforderlichen Anzahl von Leihfahrrädern Gegenstand des Projekts selbst sein. Nur so kann ehrlicherweise die Konzeption in angemessener Qualität erstellt und umgesetzt werden.

Die bereits angestellten Vorüberlegungen führen zu einem Bedarf von insgesamt 60 Stationen in der Region. Hiervon entfallen

- 30 Stationen auf Regionalverkehrs- und Straßenbahn-Haltestellen mit durchschnittlich zehn Fahrrädern und
- 30 Stationen auf CarSharing-Standorte mit durchschnittlich fünf Fahrrädern.

Der Gesamtbedarf beläuft sich mithin auf 450 Fahrräder und ebenso viele Abstellmöglichkeiten. Das Stationsnetz wird in der Projektlaufzeit in voraussichtlich drei Stufen aufgebaut.

Jede Station wird ferner mit einer gut sichtbaren Stele als Identifikationsmerkmal ausgestattet. Als Zugangssystem wird vorrangig eine Lösung mit Schlüsseltresoren in Betracht gezogen, wie sie bei der Stadtmobil Rhein-Neckar AG bereits im Einsatz sind. Die technische Lösung des Zugangs über Schlüsseltresore vereint die Sicherheit elektronischer Zugangssysteme mit der Einfachheit konventioneller Fahrradschlösser. Die abschließende Systementscheidung ist Gegenstand des Projekts.

Die Stationen werden technisch so spezifiziert, dass sie innerhalb des Modellzeitraums – erforderlichenfalls auch darüber hinaus – einfach und rasch an andere Standorte umgesetzt werden können. Auf diese Weise wird ein „lernendes Stationssystem“ implementiert, das der Nachfrage folgend flexibel modifiziert werden kann.

Der Fuhrpark des Leihradsystems wird aus handelsüblichen Fahrrädern, bevorzugt vom Typ „City-Bike“ aufgebaut. Hierbei wird auf ein einheitliches Layout und eine einheitliches farbliches Design der Räder in Anlehnung an das regionale Corporate Design des ÖV Wert gelegt, so dass sie als Leihräder innerhalb des Mobilitätssystems erkennbar sind. Da feste Stationen geplant sind, können auch an die jeweilige Topographie angepasste Räder mit in den Leihpool aufgenommen werden. In eher bergigen Gebieten z.B. Räder mit entsprechenden Schaltungen und Übersetzungen. An Standorten mit hohem Freizeitwert könnten auch Zusatzangebote wie Räder mit Kindersitzen in den Verleih

---

aufgenommen werden. Die Räder werden technisch robust und so gestaltet sein, dass einzelne Komponenten (z.B. Sattel) nicht entfernt werden können. Gleichzeitig sollen sie aber mit wenigen Handgriffen an die Nutzer selbst angepasst werden können, so dass er bequem und nicht normiert fährt. Der diesbezüglich notwendige Umbau und die Anpassung der Räder kann von den beiden beteiligten Partnern, der Biotopia Fahrradstation und den Radprojekten des Vbl auf der Grundlage der einzukaufenden handelsüblichen Räder vorgenommen werden.

Da die Leihstationen ausnahmslos an bestehenden „Mobilitätsorten“, also an den Bike+Ride-Anlagen an Regionalverkehrs-Haltepunkten oder an CarSharing-Stationen eingerichtet werden, passen sie städtebaulich in das bereits vorhandene Nutzungsumfeld. Im konkreten Einzelfall ist die optimale städtebauliche Einpassung planerisch zu gewährleisten. Insbesondere das Design der regionsweit einheitlichen Stelen muss auf unterschiedlichste städtebauliche Nutzungsumfelder Rücksicht nehmen.

### **1.3.3 Art und Weise der Verknüpfung des Verleihsystems mit dem ÖV**

Durch die Wahl der Standorte an - entsprechend der beschriebenen Konzeption - geeigneten Haltestellen des regionalen SPNV / ÖPNV ist die infrastrukturelle Verknüpfung sehr eng. Darüber hinaus wird sowohl eine Integration in das Informations- und Tarifsystem des VRN als auch in das Informations-, Tarif- und Buchungssystem des regionalen CarSharing-Anbieters (Stadtmobil) angestrebt. Detaillierte Festlegungen dazu bedürfen der intensiven Vorarbeit. Für die Integration in das Tarifsystem des VRN ist eine Zustimmung der Verbandsversammlung erforderlich. Bei der Festlegung der Standorte bedarf es der Zustimmung der einzelnen Gebietskörperschaften bzw. der DB-Regio und anderer Verkehrsunternehmen.

Durch diese integralen Verknüpfungen auf den drei Ebenen Raum – Tarif – Kommunikation wird sichergestellt, dass das Leihradsystem Bestandteil eines ganzheitlichen regionalen Mobilitätsangebots wird.

### **1.4 Darstellung von adressierten Marktsegmenten und Zielgruppen**

Aus verkehrlicher Sicht adressiert das Fahrradverleihsystem vorrangig an den Freizeit- und Gelegenheitsverkehr in Stadt-Umland-Relationen (Leihstationen an Regionalverkehrs- und Straßenbahnhaltepunkten) sowie auf Wegen in der Peripherie der Städte. Zusätzlich wird im Projekt der Einsatz von Leihfahrrädern im Berufsverkehr im Zusammenhang mit den in der Region laufenden Aktivitäten zu betrieblichem Mobilitätsmanagement geprüft.

Zielgruppen sind in erster Linie bestehende sowie potenzielle VRN- und CarSharing-Kunden. Bestandskunden fungieren dabei in erster Linie als Multiplikatoren, die zu ihrem ohnehin schon positiven Mobilitätsverhalten einen Zusatznutzen erhalten und diesen in ihrem sozialen Umfeld im Alltag kommunizieren. Diese Gruppen können im Rahmen des vorhandenen Kundenbindungsmanagements direkt angesprochen werden.

Daneben sollen Personen angesprochen werden, die ohnehin schon Affinität zu ÖPNV und CarSharing besitzen und deren Zugangsschwelle mit dem Leihradsystem entscheidend gesenkt werden kann.

### **1.5 Informations- und Kommunikationskonzept**

Die projektbezogene Kommunikation wird in hohem Maße von dem Projektnetzwerk getragen. Durch die Vielzahl von Partnern aus unterschiedlichen Bereichen kann so mit der Nutzung bestehender Kommunikationskanäle ein Optimum an Kontakten hergestellt werden. Für die Bewerbung des

---

Konzeptes ist bei den Zielgruppen zwischen kommunalen, potenziellen Partnern und den Endkunden zu unterscheiden.

Ziel ist es, in einem ersten Schritt mit den kommunalen „Kernpartnern“ eine erste Einführung von Standorten zu realisieren, um mit den positiven Erfahrungen eine Verbreitung in der Region zu erreichen.

Für die Ansprache der Endkunden in den Oberzentren werden mit der Einführung die Möglichkeiten der personalisierten Ansprache mittels Mailings an Jahreskartenkunden des ÖPNV, an CarSharing-Kunden sowie an Kunden bzw. Mitglieder der übrigen Projektpartner gewählt. Parallel dazu werden die Möglichkeiten bestehender Fahrzeugwerbung des Projektpartners RNV für eine Kampagne für MIV-Nutzer zur Verfügung gestellt. Hier sollte eine stärkere Belegung mit der Einführung in den ersten drei Monaten parallel zum Feldversuch erfolgen. Die Gestaltung und Produktion von Projektflyern mit Erläuterungen zur Funktionsweise der Systems sowie Kartenmaterial für die Standorte ist ebenfalls zum Projektstart vorgesehen. Die Verteilung erfolgt auch über die Städte und Bürgerdienste (z.B. Neubürgerinformationen).

Die Möglichkeiten einer internetbasierten Kampagne lässt sich durch die vorhandene Internetstruktur und mögliche Verlinkung der Partner hervorragend auf dieses Medium übertragen. Eine eigene Homepage für das Projekt ist angedacht und kann durch bestehende Verträge eines Partners kostengünstig gestaltet und programmiert werden. Ferner sollen die Leihstationen im Internet-Informationsangebot der ÖPNV-Betreiber sowie im Internet-Radroutenplaner integriert werden.

Ferner sind Präsentationen für weitere kommunale Partner in Form einer Projektdokumentation sowie Workshops für Verkehrsmanager vorgesehen.

## **1.6 Wirkungsabschätzung**

### **1.6.1 Nutzerzahlen**

Aufgrund fehlender Vorbilder – bestehende Fahrradverleihsysteme wie etwa die im Projekt Spicycles behandelten sind überwiegend in großen Metropolen und hier vorrangig in den Innenstädten angesiedelt – ist für das geplante Fahrradverleihsystem in der Metropolregion Rhein-Neckar nur eine plausible Abschätzung der Nutzerzahlen möglich.

An Regionalverkehrs- und Straßenbahn-Haltepunkten außerhalb des Ballungskerns (Tourismus/Freizeit) wird von einer Ausleihe pro Fahrrad und Tag im Sommerhalbjahr ausgegangen, im Ballungsgebiet (Berufs-/Gelegenheitsverkehr) von 1,5 Ausleihen pro Fahrrad und Tag im Jahresdurchschnitt. Diese Quoten liegen geringfügig über den Erfahrungswerten bei CarSharing, was angesichts der kürzeren mit Fahrrädern zurückgelegten Strecken plausibel erscheint.

Als Anzahl der System-Kunden werden überschlägig 0,5% der ca. 330.000 VRN-Zeitkarten-Kunden und 10% der 3.200 Stadtmobil-Kunden geschätzt, zusammen also etwa 2.000 Kunden. Hinzu kommen Neukunden. In der ersten Projektphase ist deren Potenzial zu ermitteln und die Schätzung der gewinnbaren Bestandskunden von ÖPNV und CarSharing zu präzisieren.

### **1.6.2 Sonstige Auswirkungen**

Das Projekt ist vorrangig darauf angelegt, einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs zu leisten, die Aufmerksamkeit für das Fahrradfahren sowie für den Verbund von Fahrrad, ÖPNV und CarSharing zu erhöhen und den Menschen in der Region die Realisierung eines zukunftsfähigen Mobilitätsstils zu erleichtern. Es soll ferner die aktuelle Dynamik beim Zusammenwachsen der noch jungen Rhein-Neckar-Region unterstützen und einen Kristallisationspunkt bei der Förderung des Regionalgedankens bilden.

---

Die positiven Auswirkungen des genannten Verkehrsmittel-Verbunds wie auch speziell des Fahrradfahrens auf

- Energieeffizienz im Verkehr,
- Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm,
- Mobilitätsteilhabe aller Bevölkerungsgruppen,
- Gesundheitsstatus von Fahrradfahrern und
- Stadtverträglichkeit des Verkehrs

sind in vielen Publikationen nachgewiesen und sollen an dieser Stelle nicht wiederholt werden. Es liegt auf der Hand, dass angesichts der noch bestehenden Dominanz der Kfz-Nutzung ein Fahrradverleihsystem nur ein Schritt in die richtige Richtung darstellt und nur zusammen mit den übrigen, in Abschnitt 1.2.3 dargestellten Strategien und Maßnahmen eine nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur herbeiführen kann.

### **1.6.3 Monitoring/Wirkungsanalyse**

Das vorgesehene Monitoring des Projekts richtet sich auf drei Aspekte des Fahrradverleihsystems:

- **Wahrnehmung und Bekanntheit**  
In einer Marketinguntersuchung wird nach Start des Fahrradverleihsystems und gegen Ende des Förderzeitraums untersucht, wie bekannt das System in Metropolregion Rhein-Neckar bei VRN- bzw. CarSharing-Kunden sowie allgemein in der Bevölkerung ist und wie es wahrgenommen wird.
- **Funktionalität**  
Durch kontinuierliche stichprobenhafte Nutzerbefragungen wird untersucht, wie sich die Prozesse bei Buchung, Ausleihe und Nutzung der Leihfahrräder im Alltag bewähren. Ergänzend wird ein Ideen- und Beschwerdemanagement-System implementiert und als Web2.0-Lösung realisiert, um Hemmnisse und Verbesserungspotenziale frühzeitig erkennen zu können.  
Die Hintergrundprozesse zu Buchung, Abrechnung und Wartung der Fahrräder werden ebenfalls evaluiert.
- **Verkehrsmittelnutzung**  
Die tatsächliche Nutzung der Leihräder wird zum Einen an Hand der Ausleihstatistik und zum Anderen mit Hilfe von Nutzerbefragungen erfasst. Die Vorher-Verkehrsmittelnutzung kann nur bei der Anmeldung zum Fahrradverleihsystem erhoben werden und dient als Referenz zur Ermittlung der Verhaltensänderung. In periodischen Abständen werden die Nutzer des Fahrradverleihsystems dann stichprobenhaft zu ihrer Verkehrsmittelnutzung befragt.  
Aus der Verkehrsmittelnutzung können im Vorher-Nachher-Vergleich die Umwelteffekte des Fahrradverleihsystems ermittelt werden.

## **1.7 Projektorganisation und Zeitplan**

### **1.7.1 Projektorganisation/Aufgabenteilung**

Das Projekt gliedert sich in die drei Phasen Konzeption, Einführung und Betrieb des Fahrradverleihsystems. Die einzelnen Arbeitspakete innerhalb der Phasen sind nachfolgend aufgeführt. Die Phase der Einführung des Systems umfasst drei Stufen, wobei in jeder Stufe etwa ein Drittel der Leihstationen eingerichtet wird.

Die Gesamt-Projektkoordination liegt in der Hand eines Projektmanagers, der bei einem der drei Bewerber Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim und RNV GmbH angesiedelt wird. Der Projektmanager und Vertreter der drei Bewerber bilden ein Projektteam. Alle Projektpartner sind in einem projekt-

begleitenden Arbeitskreis vertreten. Die Projektpartner bringen sich jeweils mit ihren Kompetenzen in das Projekt ein (siehe folgende Beschreibung der Arbeitspakete).

Ein Betreiber wird in der Konzeptionsphase festgelegt. Es wird davon ausgegangen, dass der Betreiber aus den Reihen der Projektpartner kommt bzw. von diesen getragen wird.

Formale Abstimmungsprozesse im Sinne von Genehmigungen o.ä. sind lediglich für die Integration des Fahrradverleihsystems in den VRN-Tarif (Zustimmung der VRN-Verbandsversammlung) sowie fallweise für die Inanspruchnahme von Grundstücken für die Fahrradleihstationen erforderlich.

### Phase 1: Konzeption

<i>Arbeitspaket</i>	<i>Akteure</i>
1. Vertiefende Zielgruppenanalyse unter Verwendung aktuellster Mobilitätskennndaten (SrV, MiD, Bürgermonitoring 2009 der Metropolregion)	Projektmanager, unterstützt durch ein wissenschaftliches Institut, RNV und VRN
2. Auswahl von Standorten der Leihstationen an CarSharing-Standorten und an Regionalverkehrs-/Straßenbahn-Haltestellen und Absprache mit Grundstückseigentümern (vor allem DB AG, RNV GmbH, Kommunen)	Projektmanager, unterstützt durch die Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim, RNV GmbH und VRN, Stadtmobil, Metropolregion und VCD.
3. Auswahl Fahrradtypen	Radhof Bergheim, Biotopia
4. Entwicklung Tarifsysteem einschließlich Integration in Car-Sharing-/VRN-Tarif	RNV, Stadtmobil, VRN, Projektmanager
5. (Weiter-) Entwicklung Buchungssystem	Stadtmobil Rhein-Neckar
6. Ausarbeitung Kommunikationskonzept	Projektmanager und RNV, unterstützt durch VRN, Metropolregion und Stadtmobil
7. Festlegung Betreiberkonzept und Definition Geschäftsprozesse	Projektmanager, unterstützt durch alle Projektpartner
8. Ausarbeitung Evaluationskonzept	Wissenschaftliches Institut (NN)

### Phase 2: Einführung

<i>Arbeitspaket</i>	<i>Akteure</i>
9. Implementierung Geschäftsprozesse und Buchungssystem	Betreiber/Projektmanager, Stadtmobil
10. Einrichtung Leihstationen und Aufstellen Fahrräder (drei Stufen)	Betreiber/Projektmanager, Stadtmobil, Radhof Bergheim, Biotopia
11. Initial-Werbung und –Kommunikation (drei Stufen)	Betreiber/Projektmanager mit Unterstützung aller Projektpartner

### Phase 3: Betrieb

<i>Arbeitspaket</i>	<i>Akteure</i>
12. Laufendes Ausleihgeschäft (Buchung + Abrechnung)	Betreiber/Projektmanager, Stadtmobil
13. Laufende Wartung	Betreiber/Projektmanager, Stadtmobil, Radhof Bergheim, Biotopia
14. Laufende Werbung und Kommunikation	Betreiber/Projektmanager mit Unterstützung aller Projektpartner
15. Begleitendes Monitoring	Wissenschaftliches Institut (NN)

---

Die Einführung des Systems in drei Stufen mit je etwa einem Drittel der insgesamt geplanten Stationen ermöglicht eine Rückkopplung der Erfahrungen aus der ersten bzw. zweiten Stufe zu der zweiten bzw. dritten Stufe. Auf diese Weise kann das System erforderlichenfalls verbessert werden.

### **1.7.2 Zeitplan**

Das Projekt erstreckt sich über eine Laufzeit von 36 Monaten, wovon die ersten sechs Monate ausschließlich auf die Konzeptionsphase entfallen. Die Einführung der ersten Stufe der Stationen und damit der laufende Betrieb können im siebten Monat der Projektlaufzeit erfolgen. Die zweite und dritte Stufe folgen in etwa halbjährlichem Abstand. Dabei ist darauf zu achten, dass die Einführung einer neuen Stufe jeweils in der Fahrradsaison liegt: bei einem Projektstart im Oktober 2009 könnte die erste Stufe im April/Mai 2010, die zweite Stufe im August/September 2010 (nach den Sommerferien) und die dritte Stufe im April/Mai 2011 starten.

Meilensteine des Projekts sind der Abschluss der verkehrlich-fachlichen Konzeption (Monat 4/5), der Abschluss der formalen Vorarbeiten (Tarifgenehmigung, Betreiberverträge; Monat 6), der Start der drei Stufen des Systems (Monate 7, 11 und 18, saisonabhängig wie oben beschrieben) sowie eine Zwischenevaluation (Monat 24) und eine Schlussevaluation (Monat 36).

Der Zeitplan ist grafisch in Abbildung 2 dargestellt. Der Förderbedarf je Kalenderjahr ist im Kostenplan in der Anlage dargelegt.



Projektmonat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
<b>Phase 1: Konzeption</b>																		
1. Vertiefende Zielgruppenanalyse	■	■																
2. Auswahl von Standorten der Leihstationen			■	■					■	■						■	■	
3. Auswahl Fahrradtypen	■	■	■	■														
4. Entwicklung Tarifsystem					◆													
5. (Weiter-) Entwicklung Buchungssystem	■	■	■	■	■													
6. Ausarbeitung Kommunikationskonzept																		
7. Festlegung Betreiberkonzept, Def. Geschäftsprozesse		■	■	■	■	■	◆											
8. Ausarbeitung Evaluationskonzept	■	■	■															
<b>Phase 2: Einführung</b>																		
9. Implementierung Geschäftsprozesse + Buchungssystem						■	■											
10. Einrichtung Leihstationen und Aufstellen Fahrräder						◆	■	■		◆	■	■						
11. Initial-Werbung und -Kommunikation							■	■		■	■	■						
<b>Phase 3: Betrieb</b>																		
12. Laufendes Ausleihgeschäft (Buchung + Abrechnung)							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13. Laufende Wartung							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14. Laufende Werbung und Kommunikation							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
15. Begleitendes Monitoring/Evaluation							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Projektmonat	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
<b>Phase 1: Konzeption</b>																		
1. Vertiefende Zielgruppenanalyse																		
2. Auswahl von Standorten der Leihstationen																		
3. Auswahl Fahrradtypen																		
4. Entwicklung Tarifsystem																		
5. (Weiter-) Entwicklung Buchungssystem																		
6. Ausarbeitung Kommunikationskonzept																		
7. Festlegung Betreiberkonzept, Def. Geschäftsprozesse																		
8. Ausarbeitung Evaluationskonzept																		
<b>Phase 2: Einführung</b>																		
9. Implementierung Geschäftsprozesse + Buchungssystem																		
10. Einrichtung Leihstationen und Aufstellen Fahrräder	◆	■	■															
11. Initial-Werbung und -Kommunikation	■	■																
<b>Phase 3: Betrieb</b>																		
12. Laufendes Ausleihgeschäft (Buchung + Abrechnung)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13. Laufende Wartung	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14. Laufende Werbung und Kommunikation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
15. Begleitendes Monitoring/Evaluation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	◆

◆ Meilenstein

Abbildung 2: Zeitplan

### 1.7.3 Fortführung des Projekts

Das Projekt ist verkehrlich-fachlich und organisatorisch von vornherein darauf angelegt, in einen Dauerbetrieb überführt zu werden. In der Konzeptionsphase wird daher auch ein dauerhaft tragfähiges Betreiberkonzept entwickelt.

Kriterien für die Fortführung des Projekts sind grundsätzlich die Akzeptanz des Systems in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung, der verkehrliche Nutzen des Systems und die wirtschaftliche Tragfähigkeit unter Einbeziehung dauerhafter Betriebskostenzuschüsse der öffentlichen Hand.

Quantitative Kriterien für die Fortführung können im derzeitigen Planungsstadium noch nicht angegeben werden und sind in der Konzeptionsphase in Gestalt messbarer Projektziele zu definieren.